

Vraag 323: Het komt op de busbanen binnen Almere voor dat halterende bussen worden ingehaald door een achteropkomende bus. Een voorbeeld daarvan is dat een Rnet-bus een stadsbus inhaalt bij haltes in Haven. De achteropkomende bus rijdt de stilstaande bus dan voorbij op de baan voor de tegenrichting. Is het inhalen toegestaan?

Antwoord: Het is aan de Concessiehouder om erop toe te zien dat chauffeurs de geldende verkeersregels kennen en naleven. Op de busbanen zijn de reguliere verkeersregels van toepassing. Het is daarom naar ons (niet-bindende) oordeel bij een onderbroken asstreep wel toegestaan om in te halen op de busbaan, maar bij een doorgetrokken asstreep niet.

Vraag 352: [.....]

Wij willen een aantal zaken verifiëren: namelijk doorrijhoogte, breedte, hellingshoeken, is gebruik van bepaalde voertuigen in de tunnel wel/niet toegestaan? Bijvoorbeeld elektrische bussen, waterstof bussen, CNG bussen?"

Antwoord: De ontwerptekening (uit 2001) van de busbaan onder het Stadscentrum is als bijlage bij deze NvI gevoegd. Hierin staan gegevens als verhardingsbreedtes, hellingshoeken en doorrijhoogtes vermeld. Het is mogelijk dat de feitelijke situatie nu afwijkt van deze ontwerptekening. Aan de ontwerptekening kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.

Ons is geen informatie bekend dat bepaalde typen bussen geen gebruik zouden mogen maken van deze busbaan.

Vraag 184: [....]

Antwoord: Uw veronderstelling is juist. Tot 1.000 gerealiseerde woningen in Nobelhorst moet Maatwerk geboden worden in Nobelhorst tenzij de gemeente Almere en de Concessiehouder tot overeenstemming komen om over te gaan tot een reguliere bediening zoals bedoeld in eis B.41. Bij 1.000 en meer gerealiseerde woningen in Nobelhorst dient een reguliere bediening geboden te worden.

Vraag 261: Het valt ons op dat u in het antwoord op vraag 225 aangeeft dat voor de streekdienst "zomer- en kerstvakantie" wordt bedoeld bij de kolom met lagere eisen, terwijl u in het antwoord op vraag 227 aangeeft dat voor de stadsdienst het begrip "zomervakantie" geldt voor de lagere eisen. Interpreteren wij juist dat de frequenties van de stadsdienst tijdens de overige schoolvakanties, zoals bijvoorbeeld de



kerstvakantie, ten minste zijn zoals de frequenties vermeld in de kolommen “overig” in de tabellen onder artikel B.44 en B.45?

Antwoord: Uw interpretatie is juist.

<b>Pagina 19: [5] Verwijderd</b>	<b>NvI2b</b>	<b>19-04-16 23:49</b>
----------------------------------	--------------	-----------------------

De Concessiehouder is vrij in haar keuze om in de Stadsdienst een open of een gesloten instapregime te hanteren. Ook kan zij ervoor kiezen om op bepaalde momenten, dagen of locaties van deze keus af te wijken. De keuze voor het te hanteren instapregime kan gebaseerd zijn op bedrijfseconomische redenen of sociale veiligheidsredenen.

Op de lijnen van de hoogwaardige streekdienst, R-Net, geldt in beginsel een gesloten instapregime. Ook hier mag de Concessiehouder om bedrijfseconomische redenen of sociale veiligheidsredenen van afwijken en op bepaalde momenten, dagen of locaties een open instapregime voeren.

<b>Pagina 33: [6] Verwijderd</b>	<b>NvI2b</b>	<b>19-04-16 23:30</b>
----------------------------------	--------------	-----------------------

De gemeente Almere is voorstander van volledig ‘cashless’ Voertuigen. De Concessiehouder rust, indien kaartverkoop in het Voertuig mogelijk is, de Voertuigen bij voorkeur uit met apparatuur om betalen met Near Field Communication mogelijk te maken. Dit ter vervanging van contante betalingen

<b>Pagina 33: [7] Opmerking [84]</b>	<b>NvI4</b>	<b>03-06-16 12:55</b>
--------------------------------------	-------------	-----------------------

Vraag 327: [.....]

Antwoord: De Concessiehouder is opbrengstverantwoordelijk, ook voor de verkoop op de Bus of de halte. Wij zien de door u geschetste opgave ook. Daarom wordt aan de Inschrijver gevraagd hoe deze voorkomt dat het niet meer accepteren van contante betaling bij de chauffeur er onder andere toe leidt dat bepaalde (groepen) reizigers niet meer met het openbaar busvervoer zullen reizen. Een invulling hiervan kan zijn dat bij kaartautomaten of verkooppunten de mogelijkheid blijft om met contant geld vervoerbewijzen aan te schaffen.

*“Wilt u bevestigen dat u bereid bent in gezamenlijkheid de effecten van het verbod op contante verkoop bij de chauffeur te monitoren en evalueren” reactie gemeente: JA. “en indien nodig bij onverwachte effecten op kosten en/of opbrengsten binnen de concessie in gezamenlijk overleg en met gezamenlijke financiering tot aangepaste of aanvullende maatregelen te komen?” reactie gemeente: NEE.*

<b>Pagina 33: [8] Opmerking [85]</b>	<b>NvI4</b>	<b>03-06-16 12:59</b>
--------------------------------------	-------------	-----------------------

Vraag 328: [....]

Antwoord: Wij zijn niet bereid om tijdens de implementatie een go / no go beslissing in te bouwen.

Het niet meer accepteren van contante betalingen door de chauffeur is een harde eis. De eis blijft staan, tenzij uit monitoring/evaluatie (belang sociale veiligheid van chauffeurs en reizigersbelangen) tijdens de uitvoering van de Concessie volgt dat het, na overleg met betrokkenen (zoals reizigersorganisaties, Concessiehouder en vakbonden), naar het oordeel van de gemeente raadzaam is deze eis aan te passen / te nuanceren.

<b>Pagina 33: [9] Opmerking [86]</b>	<b>NvI2b</b>	<b>19-04-16 23:51</b>
--------------------------------------	--------------	-----------------------



242: Ter verduidelijking: Het personeel dat de Concessiehouder in dienst heeft voor de handhavende functie op zwartrijden en andere relevante overtredingen binnen het openbaar vervoer én personeel voor de functie van toezichthouder veiligheid dient BOA bevoegd te zijn.